Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/24

7.3.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/24 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Δεκεμβρίου 2024

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίες σχετίζονται με δραστηριότητες επίγειας εξυπηρέτησης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως το άρθρο 31 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 θεσπίζει τις θεμελιώδεις απαιτήσεις για την ασφαλή παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης από φορείς που παρέχουν υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης και φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εφαρμόζουν αυτοεξυπηρέτηση.

(2) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες και, μεταξύ άλλων, τις οδηγίες και τις διαδικασίες για το προσωπικό που συμμετέχει σε επίγειες λειτουργίες, τα καθήκοντα, τις ευθύνες και την εκπαίδευση του προσωπικού που συμμετέχει σε επίγειες λειτουργίες, καθώς και τις δραστηριότητες φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που ανατίθενται με σύμβαση. Οι εν λόγω τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες θα πρέπει να επικαιροποιηθούν, να αποσαφηνιστούν και να ευθυγραμμιστούν με τις απαιτήσεις για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης και τους φορείς που παρέχουν τις εν λόγω υπηρεσίες, όπως ορίζεται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2025/20 της Επιτροπής ([3]).

(3) Για να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της τεχνολογίας και στις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα της επίγειας εξυπηρέτησης και να λαμβάνει υπόψη τα εφαρμοστέα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, την πείρα που έχει αποκτηθεί στον τομέα της επίγειας εξυπηρέτησης παγκοσμίως, καθώς και την επιστημονική και τεχνική πρόοδο στο πεδίο αυτό. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει επίσης να είναι αναλογικός προς το μέγεθος και την πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης και να προβλέπει την απαραίτητη ευελιξία για προσαρμοσμένη σε ειδικές ανάγκες συμμόρφωση.

(4) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές που επιφέρουν οι διατάξεις επίγειας εξυπηρέτησης οι οποίες προβλέπονται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2025/20, τόσο όταν οι εν λόγω υπηρεσίες ανατίθενται με σύμβαση σε τρίτο πάροχο υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης όσο και όταν εφαρμόζονται ως αυτοεξυπηρέτηση από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη.

(5) Οι απαιτήσεις επίγειας εξυπηρέτησης που εφαρμόζονται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών εισάγουν νέους όρους για τον καθορισμό των καθηκόντων και των διαδικασιών επίγειας εξυπηρέτησης και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να προστεθούν νέοι ορισμοί για τους εν λόγω όρους.

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([3]) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2025/20 της Επιτροπής, της 19ης Δεκεμβρίου 2024, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τη θέσπιση απαιτήσεων για την ασφαλή παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και για τους φορείς που παρέχουν τις εν λόγω υπηρεσίες (ΕΕ L, 2025/20, 7.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/20/oj).

(6) Όλοι οι φορείς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση των διακινδυνεύσεων ασφάλειας και αποσκοπούν στη συνεχή βελτίωση της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της αμοιβαίας ανταλλαγής πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια. Σκοπός είναι να εξασφαλιστεί κοινή προσέγγιση ως προς την αντιμετώπιση των διακινδυνεύσεων ασφάλειας των διεπαφών σε λειτουργίες επίγειας εξυπηρέτησης, πέραν των υποχρεώσεων αναφοράς περιστατικών. Η προσέγγιση αυτή θα συμπληρώνει τις υποχρεώσεις αναφοράς περιστατικών προς τις αρμόδιες αρχές και θα εξασφαλίζει μια πιο άμεση ροή πληροφοριών ασφάλειας μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Ως εκ τούτου, οι κανόνες θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να μπορούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να ανταλλάσσουν σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες που προκύπτουν από αναφορές περιστατικών ή επιθεωρήσεις και ελέγχους εποπτείας με άλλους φορείς, ώστε να τους βοηθούν στη διατήρηση της ασφάλειας των δικών τους λειτουργιών.

(7) Σύμφωνα με τις θεμελιώδεις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, οι φορείς πρέπει να παρέχουν υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης σύμφωνα με τις επιχειρησιακές οδηγίες και διαδικασίες των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Οι επιχειρησιακές διαδικασίες για την ίδια υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης που εφαρμόζονται στον ίδιο τύπο αεροσκάφους ενδέχεται να διαφέρουν σημαντικά ανά φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, γεγονός που αυξάνει τον κίνδυνο ανθρώπινου σφάλματος, καθώς θα μπορούσε να προκαλέσει ζημιά στο αεροσκάφος και να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων. Ως εκ τούτου, η εναρμόνιση των διαφόρων επιχειρησιακών διαδικασιών είναι απαραίτητη για την ασφαλή και αποδοτική παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει τη μέγιστη εφικτή μείωση των πολλών διαφορετικών επιχειρησιακών διαδικασιών για την ίδια υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης που εφαρμόζονται στον ίδιο τύπο αεροσκάφους και να διασφαλίζει την εναρμόνιση των εν λόγω διαδικασιών. Δεδομένου ότι οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης υποχρεούνται να αναπτύξουν τις δικές τους επιχειρησιακές διαδικασίες για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, δίνοντας προτεραιότητα στην ασφάλεια και διατηρώντας ισορροπία μεταξύ της ασφάλειας και της εμπορικής πίεσης, οι κανόνες πτητικών λειτουργιών θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να έχουν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τη δυνατότητα να συμφωνήσουν ότι ο φορέας επίγειας εξυπηρέτησης που δηλώνει τη δραστηριότητά του σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2025/20 εφαρμόζει τις δικές του επιχειρησιακές διαδικασίες για την παροχή των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

(8) Για να διασφαλιστεί η αναλογικότητα του πεδίου εφαρμογής και η ευθυγράμμιση με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2025/20, μόνο οι φορείς εκμετάλλευσης αεροπλάνων που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και εφαρμόζουν αυτοεξυπηρέτηση θα επηρεαστούν από τις νέες ευθύνες που σχετίζονται με την επίγεια εξυπηρέτηση. Οι κανόνες πτητικών λειτουργιών θα πρέπει να περιέχουν την αναγκαία σύνδεση με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2025/20, ώστε να αποφεύγονται τυχόν επικαλύψεις. Ταυτόχρονα, οι απαιτήσεις θα πρέπει να προβλέπουν ένα βασικό επίπεδο ασφάλειας για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης οι οποίες εξαιρούνται από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2025/20 και παραμένουν υπό την πλήρη ευθύνη και τον έλεγχο του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

(9) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι υπεύθυνοι για την εκτέλεση ορισμένων δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης που παραμένουν υπό τον πλήρη έλεγχό τους και δεν καλύπτονται από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2025/20. Αυτό ισχύει στην περίπτωση της εποπτείας εδάφους όταν αυτή εκτελείται ως αυτοεξυπηρέτηση από οποιονδήποτε φορέα εκμετάλλευσης, με δικό του προσωπικό, καθώς και σε ορισμένες φάσεις της διαδικασίας ελέγχου φορτίου, δηλαδή στους υπολογισμούς μάζας και ζυγοστάθμισης, στο σχέδιο φόρτωσης, στην έκδοση εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης και στις σχετικές επικοινωνίες, ανεξάρτητα από το αν οι εν λόγω δραστηριότητες εκτελούνται ως αυτοεξυπηρέτηση ή ανατίθενται εξωτερικά με σύμβαση. Οι κανόνες πτητικών λειτουργιών θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να αποσαφηνιστούν οι ευθύνες του φορέα εκμετάλλευσης όσον αφορά τις εν λόγω δραστηριότητες επίγειας εξυπηρέτησης.

(10) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης του προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εφαρμόζουν αυτοεξυπηρέτηση θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τους χωρίς καμία έγκριση από την αρμόδια αρχή. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλίζεται η ίση μεταχείριση όλων των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, το πρόγραμμα εκπαίδευσης που περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας θα πρέπει να υπόκειται μόνο σε επαλήθευση κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων τακτικής εποπτείας. Η σχετική απαίτηση για τις πτητικές λειτουργίες θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως ώστε να αποτυπώνει αυτή την ίση μεταχείριση.

(11) Ο έλεγχος φορτίου είναι μια διαδικασία επίγειας εξυπηρέτησης που είναι συνάμα κρίσιμη από άποψη ασφάλειας και πολύπλοκη. Η διαδικασία ελέγχου φορτίου αποτελείται από διάφορες φάσεις και συνεπάγεται σαφή κατανομή καθηκόντων και ευθυνών μεταξύ των προσώπων που συμμετέχουν στην εκτέλεσή τους. Οι υπολογισμοί μάζας και ζυγοστάθμισης, το σχέδιο φόρτωσης, η έκδοση εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης και οι σχετικές επικοινωνίες αποτελούν μέρη της διαδικασίας ελέγχου φορτίου που παραμένουν υπό τον πλήρη έλεγχο και την ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, δεδομένου ότι βασίζονται εξολοκλήρου σε δεδομένα που παρέχονται από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους και τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Μολονότι η διαδικασία αυτή είναι ήδη γνωστή στους φορείς

εκμετάλλευσης αεροσκαφών και εφαρμόζεται στο πλαίσιο του οικείου συστήματος επιχειρησιακού ελέγχου, οι ισχύοντες κανόνες δεν καθορίζουν σαφώς τη διαδικασία ελέγχου φορτίου και δεν προσδιορίζουν τα διάφορα καθήκοντα και τις ευθύνες των προσώπων που εκτελούν τις εν λόγω δραστηριότητες. Δεδομένου ότι οι φάσεις της διαδικασίας ελέγχου φορτίου που προσδιορίζονται ανωτέρω ενδέχεται είτε να εκτελούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ως αυτοεξυπηρέτηση, είτε να ανατίθενται σε τρίτο φορέα επίγειας εξυπηρέτησης με σύμβαση, είναι σημαντικό οι κανόνες να παρέχουν σαφήνεια και ασφάλεια δικαίου σε αυτό το θέμα και να εξασφαλίζουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλους τους φορείς που εκτελούν τις εν λόγω δραστηριότητες. Οι απαιτήσεις πτητικών λειτουργιών θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να διασφαλίζεται ότι οι λειτουργίες ελέγχου φορτίου και οι σχετικές ευθύνες των εμπλεκόμενων προσώπων προσδιορίζονται και περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

(12) Οι απαιτήσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη αριθ. 1/2024 ([4]) του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ) και το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(13) Είναι αναγκαίο να δοθεί επαρκής χρόνος στον κλάδο επίγειας εξυπηρέτησης και στις αρμόδιες αρχές προκειμένου να εφαρμόσουν το νέο κανονιστικό πλαίσιο μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να προβλεφθεί στον παρόντα κανονισμό μεταβατική περίοδος 3 ετών.

(14) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνες με τη γνώμη της επιτροπής για την εφαρμογή κοινών κανόνων ασφάλειας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας που συστάθηκε με το άρθρο 127 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τα παραρτήματα I, III και IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Εφαρμόζεται από τις 27 Μαρτίου 2028.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 19 Δεκεμβρίου 2024.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

([4]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-012024.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιούνται ως εξής:

1. Στο παράρτημα I, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 130 και 131:

«130. "εποπτεία εδάφους": υπηρεσία επίγειας εξυπηρέτησης που συνίσταται σε δραστηριότητες σχετικές με την εποπτεία όλων των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε φορέα εκμετάλλευσης σε αεροδρόμιο. Η υπηρεσία αυτή μπορεί να ανατίθεται με σύμβαση σε φορέα επίγειας εξυπηρέτησης ή να εκτελείται από τον ίδιο τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ως αυτοεξυπηρέτηση·

131. "έλεγχος φορτίου": διαδικασία υπό την ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το αεροσκάφος φορτώνεται με ασφάλεια και αποδοτικότητα πριν από κάθε πτήση·».

2. Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

1) στην ORO.GEN.150 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) ενημερώνει τυχόν συμβεβλημένους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να αντιμετωπίσει την περίπτωση μη συμμόρφωσης, εάν η εν λόγω περίπτωση μη συμμόρφωσης επηρεάζει άμεσα τη διακινδύνευση ασφάλειας εντός του εν λόγω φορέα επίγειας εξυπηρέτησης ή τις ευθύνες του.»·

2) στο τμήμα GEN ενότητα III «Πρόσθετες οργανωτικές απαιτήσεις», προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος ORO.GEN.315:

«**ORO.GEN.315 Επιχειρησιακές διαδικασίες επίγειας εξυπηρέτησης**

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης εξασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης για τα αεροσκάφη, τους επιβάτες, το ταχυδρομείο και το φορτίο του παρέχονται είτε ως αυτοεξυπηρέτηση από το προσωπικό του, είτε ως υπηρεσίες που ανατίθενται με σύμβαση σε τρίτο φορέα επίγειας εξυπηρέτησης, είτε ως συνδυασμός και των δύο.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης μεριμνά ώστε ο τρίτος φορέας επίγειας εξυπηρέτησης να παρέχει υπηρεσίες σύμφωνα με τις οδηγίες και τις διαδικασίες του φορέα εκμετάλλευσης.

γ) Όταν οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης που απαριθμούνται στο άρθρο 2 σημείο 2 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2025/20 ανατίθενται με σύμβαση σε φορέα που λειτουργεί υπό τους όρους δήλωσης σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να χρησιμοποιεί τις επιχειρησιακές διαδικασίες του συμβεβλημένου φορέα σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

1) ο φορέας εκμετάλλευσης συμφωνεί ότι ο φορέας επίγειας εξυπηρέτησης εφαρμόζει τις δικές του επιχειρησιακές διαδικασίες για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, σύμφωνα με την GH.OPS.005 στοιχείο β) του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2025/20. Τούτο τεκμηριώνεται·

2) ο φορέας επίγειας εξυπηρέτησης που παρέχει τις υπηρεσίες έχει δηλώσει την ικανότητά του να εκπληρώνει τις ευθύνες που συνδέονται με τις παρεχόμενες υπηρεσίες και η εν λόγω δήλωση είναι έγκυρη·

3) ο φορέας εκμετάλλευσης δεν μπορεί να παρέχει τις δικές του διαδικασίες και οδηγίες στον φορέα επίγειας εξυπηρέτησης.

δ) Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εφαρμόζει την εποπτεία εδάφους με δικό του προσωπικό ως αυτοεξυπηρέτηση ή αναθέτει με σύμβαση την εν λόγω δραστηριότητα σε τρίτο πάροχο υπηρεσιών, διασφαλίζει ότι η λειτουργία εποπτείας εδάφους συμμορφώνεται με την ORO.GEN.110 και ότι ο φορέας εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία στο οικείο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας:

1) περιγραφή των δραστηριοτήτων που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της εποπτείας εδάφους και τυχόν αναγκαίων διαδικασιών·

2) τις ευθύνες που συνδέονται με την εν λόγω λειτουργία·

3) το πρόγραμμα εκπαίδευσης για την εν λόγω λειτουργία, με έμφαση στην εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας, όταν η εν λόγω λειτουργία συνεπάγεται καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια.».

3. Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

1) στο τμήμα GEN ενότητα 1 «Μηχανοκίνητα αεροσκάφη», προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος CAT.GEN.MPA.220:

«CAT.GEN.MPA.220 Πρόσθετες ευθύνες για φορείς εκμετάλλευσης CAT σύνθετων μηχανοκίνητων αεροπλάνων που εφαρμόζουν αυτοεξυπηρέτηση

α) Ο φορέας εκμετάλλευσης που παρέχει οποιαδήποτε από τις δραστηριότητες επίγειας εξυπηρέτησης που απαριθμούνται στο άρθρο 2 σημείο 2 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2025/20 στον εαυτό του ή στο πλαίσιο ενιαίας επιχειρηματικής ομάδας αερομεταφορέων (αυτοεξυπηρέτηση) τηρεί τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παραρτήματος I και του παραρτήματος II του εν λόγω κανονισμού, εξαιρουμένων των εφαρμοστέων απαιτήσεων για τη λειτουργία εποπτείας εδάφους, η οποία συμμορφώνεται με την ORO.GEN.315.

β) Ο φορέας εκμετάλλευσης υποβάλλει το πρόγραμμα εκπαίδευσης του δικού του προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης σύμφωνα με την ORGH.GEN.145 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2025/20 στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την εποπτεία των δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης με αντικείμενο τα επικίνδυνα εμπορεύματα υπόκειται σε έγκριση σύμφωνα με την ORO.GEN.110 στοιχείο ι).»·

2) στην CAT.POL.MAB.105 στοιχείο β), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1) επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων δεδομένων ώστε να διασφαλίζεται ότι τα δεδομένα είναι εντός των περιορισμών του AFM ή των περιορισμών του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας, εάν αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς· και»·

3) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος CAT.POL.MAB.110:

«CAT.POL.MAB.110 Διαδικασία ελέγχου φορτίου

Ο φορέας εκμετάλλευσης καθιερώνει και εφαρμόζει διαδικασία ελέγχου φορτίου και συναφείς διαδικασίες, οι οποίες περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.».